

PREPARATION ENDURO 125 DTR

Hello !

Bien qu'on ne soit pas très nombreux à rouler offroad, ça m'a semblé une bonne idée de rassembler dans un même post toute la prépa de ma DTR qui s'étale ailleurs sur près de 100 pages, lol...



Il y a beaucoup d'info que j'ai trouvée ici dans des topics épars, plus des modifs perso, tout sera ainsi rassemblé au même endroit, ça simplifiera la vie de ceux que ça intéresse.

Préambule en deux mots : je suis un beau bébé de 85-90 kgs selon les saisons, j'ai plutôt un bon niveau et je roule presque uniquement en tout-terrain assez intensif. Tout ce qui suit n'est donc pas forcément utile à tout le monde...



Pas mal de travail sur le :

-J'ai évidemment supprimé tous les accessoires et pattes de fixation qui m'étaient inutiles – clignos, contacteur de stop, repose-pieds passager, porte-bagages, boucle ar de support de feu, accroche-casque, serrure du bouchon de réservoir (qui se démonte par l'intérieur...)



-J'ai monté des roues de 200 DTR (jantes alu et gros rayons), bien plus solides, dénichées sur LBC et passées en noir avec des stickers S3. Chaussées en Pirelli, soit des FIM, soit des XC mid soft, gonflés à 850/900g, avec un gripster uniquement derrière.



-Le point capital en TT, c'est certainement les suspensions, et celles d'origine sont des plus perfectibles. Mon amorto stock, bien rincé, était même carrément dangereux.

A l'avant, j'ai opté pour un kit fourche Race Tech Gold Valve emulators, la pièce la plus chère de la moto, lol, mais qui vaut chaque centime qu'elle coûte tant c'est pour moi le jour et la nuit avec l'origine.



Les explications sont là :

<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=18491&st=0&sk=t&sd=a>

On trouve ça par exemple ici :

<https://www.ebay.com/p/Race-Tech-FEGV-4101-Gold-Valve-Cartridge-Fork-Emulators-For-Damping-Rod-Forks/171163872>

Race Tech - FEGV 4101 - Gold Valve Cartridge Fork Emulators For Damping Rod Forks

★★★★☆ Be the first to write a review | About this product



Brand new: lowest price

\$146.02

+ \$3.00 Shipping

List price \$169.95 Save 14%

Get it by Thu, Jul 11 - Tue, Jul 30 from Loudon, Tennessee

- New condition
- 30 day returns - Buyer pays return shipping

"Type : Fork Emulator. (unless otherwise noted). International Orders. We will assist with warranty issues, however, all warranty issues are the ultimate responsibility..."

[See details](#)

[See all 6 brand new listings](#)

ebay MONEY BACK GUARANTEE

Qty: 1

Buy It Now

Add to cart

Watch

Sold by
oemcycles (367830)
99.3% Positive feedback
[Contact seller](#)

Il existe aussi des copies plus abordables chez YSS, non-testées, mais qui semblent proches.

<http://www.wemoto.fr/parts/picture/ys-pd335/>

(Les deux liens correspondent aux modèles adaptés à la DTR.)

Le Sérieux des Pièces Détachées
04 67 95 66 85

TROUVER VOTRE MOTO >

Valve de Fourche YSS PD 33,5mm [AC9311]

L'image ci-dessous montre: Valve de Fourche YSS PD 33,5mm. Milliers d'autre de bonne qualité pièces de rechange listées sur notre site internet à d'agréables petits prix.

YSS
SUPERMOTO

Pièces Termes Contact

Panier

0 Éléments
>> [VISIONNER VOTRE PANIER](#)

Total: € 0.00
(inclue la TVA). Frais d'envoi calculés à la caisse.

[CALCULER LES FRAIS D'ENVOI >](#)

Naviguer par Marque et Modèle

Veuillez sélectionner la marque et la cylindrée de la moto:

Honda
Kawasaki
Suzuki
Yamaha

Accessoire
Adly
Aeon
A ID

Jusqu'à 200cc
 201 à 500cc
 Au-delà 500cc
 Tous

Le pré réglage des Race Tech est excellent, je ne sais pas ce qu'il en est des YSS.

J'ai testé BEAUCOUP de configurations, voilà mes réglages pour ceux que ça intéresse...

Notons, si par hasard il y a d'autres maniaques qui traînent, lol, que 50ml donnent 6 cm de hauteur d'huile dans la fourche, et qu'un cm équivaut donc à 8,3333 ml...

Bon, allez hop, retour aux choses sérieuses ou presque, après avoir testé différentes configurations de ressorts et toutes les hauteurs d'huiles imaginables, retour à la case départ: ressorts stock, zéro preload, emulators aux settings d'origine (ressort jaune (40) comprimé à 25mm), huile MOTUL SAE 15 hauteur 170mm (fourche compressée au max, sans les ressorts)...

Je cherchais à durcir la fin de débattement (ça c'est facile) dans des conditions extrêmes où un 125 DTR n'a rien à faire, lol, genre terrains très troués, petites spéciales défoncées, vagues de sable, sans perdre la souplesse sur les petits chocs (ça s'est avéré impossible).

Bon, faut dire que partant d'un très bon comportement, avec une fourche aussi peu sophistiquée, un débattement limité et un pilote lourd, c'était pas gagné, hein...

J'ai essayé, lol!

Au finish, même si certaines hauteurs d'huile ou certaines combinaisons de ressorts donnaient un bon résultat en limitant très nettement les éventuels talonnages, pour l'usage de la moto, je préfère privilégier le confort... Autour de 150 en hauteur d'huile, on est plus "cross", ça va pas mal au global mais ça tabasse de partout dans les cailloux et les racines... Je préfère un talonnage de temps à autre.

Voilà voilà...



Si vous êtes trop juste en budget, optez pour une huile moins fluide que l'origine (15 vs 10) et jouez sur la hauteur d'huile, cm par cm, et quelques millimètres de précontrainte en plus, genre 5mm.

Fuyez les ressorts de 600 XT, vraiment trop durs, et les cales énormes de plusieurs cm, voire les « célèbres » ressorts de soupapes : augmenter à mort la précontrainte détruit les caractéristiques du ressort et durcit bien plus le début de course que la fin.

A contrario, pour les énervés qui veulent un train avant avec fourche inversée, il y a un tuto très détaillé en Anglais ici :

<https://dt125r.co.uk/topic/17/usd-conversion-bearing-cup-method>



-La fourche est remontée de 2cm dans les tés pour une moto bien plus vive et maniable.

<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=23379>



-J'ai toujours trouvé les soufflets moches, j'ai donc viré les miens (sans aucune fuite des spi au bout de 4 ans, malgré les prévisions pessimistes), et monté des caches-poussière de fourche Husqvarna (82/88 diamètre 40) de récup. Mais il y en a de parfaits pour la DTR ici, chez Kedo.

Navigation menu:

- Katalog
- MyKEDO-Login
- Händler-Login
- Projekte
- Download
- Tipps & Tricks
- Galerien
- Information

Online-Shop:

- Versandkosten
- Artikelsuche
- Warenkorb
- Direktbestellung

Suchfeld:

Warenkorb:

Artikel 22387: Street-Tauchrohrkappe (Staubkappen), schwarz (1 Paar)

Verwendung: TT600R, XT600Z/K, XTZ660

XT600 Tauchrohrkappe -Street-

- Montage erfolgt anstelle der Faltenbälge (nicht für Geländeinsatz geeignet)
- Preis pro Paar, passend für alle XT600Z sowie XT600K-14

Dieser Artikel bestellen:

22387 Street-Tauchrohrkappe (Staubkappen), schwarz (1 Paar)
TT600R, XT600Z/K, XTZ660

Lieferstatus	Preis	Anzahl bestellen
Sofort verfügbar Stand: 30.01.18 20:49 Versandgewicht: 198g	19,00 €	<input type="text" value="1"/> <input type="button" value="OK"/>

Preis inkl. MwSt. und ggf. zzgl. Porto/Posten

Zusätzliches:
- Vollständiger Link zu diesem Artikel
- Diesen Artikel weiterempfehlen

Artikel im Katalogfeld

Seite 234

XT600 Tauchrohrkappe ›Street‹ Dust Cover

- Montage erfolgt anstelle der Faltenbälge (nicht für Geländeeinsatz geeignet)
- Preis pro Paar, passend für alle XT600Z sowie XT600/K-'94

Bestellnr. 22387

*19,90 €



-A l'ar, j'ai opté pour un amortisseur de 200 DTR (Leboncoin toujours) modifié et refait par un pro, Tip Top Compétition. Gros bumper, hydraulique optimisée, super boulot.



Les amortos de 200 se faisant rares, a minima, une réfection de l'origine est utile si vous maîtrisez bien la mécanique :

<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=21149&st=0&sk=t&sd=a&hilit=refeccion+amortisseur#p323606>

YSS commercialise le seul adaptable à un tarif humain, non-testé mais il a le mérite d'exister :

<https://www.1000-accessoires-moto.com/amortisseurs-yamaha-dtr-125-1989-2006-p-28527.html>



-J'ai installé un bras oscillant alu de 200 DTR, trouvé ici par hasard, beaucoup plus léger, et qui se monte tout seul... si vous avez les entretoises de roue et le support d'étrier de frein, différents du 125 !



-Gros boulot sur le frein avant, vrai point faible d'origine : maître-cylindre et étrier double piston d'YZ, sur disque oversize (350 XT), provenance LBC. Résultat top, aucun rapport avec la config' stock.



Tout est là :

<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=23449&p=385333#p385333>

-L'étrier de frein arrière, que j'ai dû changer, vient d'un 125 TDR (piston plus gros, meilleure progressivité) et j'ai fabriqué une protection de maître-cylindre AR carbone maison.

-Pour des raisons d'esthétique et de chasse aux grammes, l'arrière de cadre est raccourci...



...comme la selle (av/ar), dont la mousse est plus basse sur la partie ar. J'ai fait la housse moi-même, le matériau antidérapant vient d'ici, c'est le « Lienzo »:

<https://tissens.com/fr/128-simil-cuir-et-skai-special-moto>

La sangle passager a été recyclée en sangle de levage à l'ar de la selle.

<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=21614&st=0&sk=t&sd=a>



-Le garde-boue avant est un Gas Gas 2012, l'arrière un Yam YZF 2015 recoupé de partout avec une bavette leds.



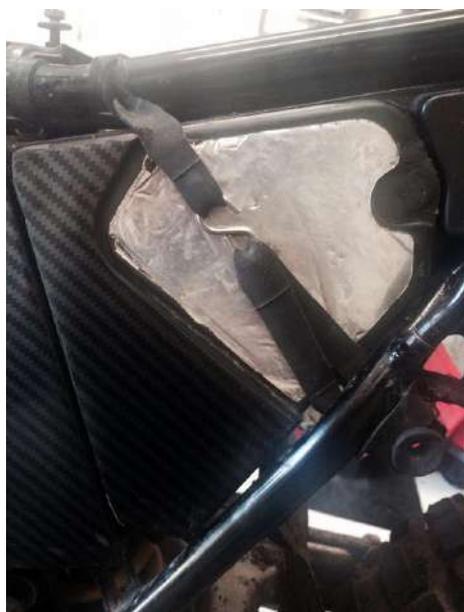
Gaffe aux bavettes, on en trouve de 10 à 50e !
Si on ne veut pas la visser direct dans le gb, Zeetoon a fabriqué cette merveille...



La solution simple avec une selle d'origine reste le GB ar type YZ de chez Motofiled.
<http://www.motofiled.com/PBSCProduct.asp?ltmlD=6548652&XMLOpt1=-1&XMLOpt2=-1&RelatedPdtIDs=&PackagingID=>



-J'ai fabriqué (avec un crochet et deux caoutchoucs découpés dans une chambre à air) un système d'ouverture rapide du boîtier de filtre à air. Finie la corvée des 3 cruci pour faire le filtre (souvent, il est tourikiki) et ça n'a jamais bougé en quatre ans de chocs divers et variés.



-Après pas mal de dessins, les ouïes et plaques ont été retouchées au Dremel pour un look plus moderne.



-Le kit déco est fait maison (Vénilia plus vinyl transparent), mais il y en a plein ici :
http://ddgraphics.co.uk/index.php?route=product/category&path=2_9
https://grafikanamotocykle.pl/en#!shop/produkty/grafika_na_motocykle/yamaha/dt_125



-La plaque-phare vient de chez Race Tech -rien à voir avec la fourche, celui-là est Italien et fait des plastiques.

Attention si vous gardez comme moi le tableau de bord d'origine (le thermo est utile en franchissement avec un seul radia et le compte-tours pratique pour régler sa carb) : peu de plaques-phares s'adaptent un tant soit peu harmonieusement, surtout pas les plus plates... Celle des dernières DTR (ou des WRF de la même époque, phare plus petit) est très bien de ce point de vue.





-Les protège-mains sont des Twenty (Polisport) de chez 24MX, tarif canon et indestructibles malgré leur aspect frêle.

<https://www.24mx.fr/protege-mains-twenty-vapor>

-Le guidon alu, indispensable, est un Afam Flex acheté en... 1998. Solide.

-Le levier d'embrayage et la cocotte à réglage rapide sont des copies chinoises des Works Connection, embrayage plus doux, meilleure modulation...

https://www.ebay.fr/itm/ADJUSTABLE-CLUTCH-LEVER-PERCH-CR-KX-RM-YZ-60-65-80-85-125-250-490-500/192897527599?_trkparms=aid%3D555018%26algo%3DPL.SIM%26ao%3D1%26asc%3D20170831090034%26meid%3D03a6b8fdb44c4a3ca2245910d12a5c42%26pid%3D100005%26rk%3D1%26rkt%3D12%26sd%3D362631012439%26itm%3D192897527599&_trksid=p2047675.c100005.m1851





ADJUSTABLE CLUTCH LEVER PERCH CR KX RM YZ 60 65 80 85 125 250 490 500
★★★★★ Soyez le premier à rédiger un avis.

État: **New**
Quantité: Plus de 10 disponibles
[2 objets déjà vendus](#)

22,95 USD
Environ 20,15 EUR

Achat immédiat

[Ajouter au panier](#)

[Ajouter à votre liste d'Affaires à suivre](#)

Retours sous 60 jours

Livraison: **13,95 USD (environ 12,25 EUR)** USPS First Class Mail International / First Class Package International Service | [plus](#)
Cliquez ici pour en savoir plus sur la livraison internationale. 🌐
Lieu où se trouve l'objet: Yorktown, Virginia, États-Unis
Lieu de livraison: Monde entier. Affichez les exclusions

Garantie client eBay

- Service clients par téléphone, chat
- Remboursement si vous n'avez pas que vous aviez commandé en cas paiement avec PayPal ou avec une bancaire via PayPal.
- Gestion simplifiée des retours.

Consultez les conditions. Vos droits légaux en tant que consommateur ne seront pas affectés.

Vendeur Top Fiabilité
boyarepowersports (104667) ★

99,9% d'évaluations positives

- ✓ Reçoit constamment d'excellentes évaluations de la part des acheteurs
- ✓ Envoie les objets rapidement
- ✓ Propose en permanence un service de qualité

[Enregistrer ce vendeur](#)

-La poignée de gaz est modifiée à la sauce Spocky (tirage plus rapide), bravo à lui !
<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=21739&st=0&sk=t&sd=a&start=30>

Les poignées caoutchouc sont de très résistantes Domino.

-Les repose-pieds « chinois du web » sont prévus pour les YZ (plus larges, confortables et solides).

<https://www.ebay.fr/itm/Grey-MX-FOOT-PEGS-FOOTPEGS-for-1999-2005-Yamaha-YZ-85-125-250-YZF-WR-400-426-450/263962418852?hash=item3d7562dea4:g:MF4AOSwa39Ur54C>



Grey MX FOOT PEGS FOOTPEGS for 1999-2005 Yamaha YZ 85 125 250 YZF/WR 400 426 450
★★★★★ Soyez le premier à rédiger un avis.

État : **New** | Ajouter à votre liste d'Affaires

Compatibilité : [Afficher les véhicules compatibles](#)

Quantité : Plus de 10 disponibles
1 objet déjà vendu

21,64 USD ~~22,78 USD~~ €
Environ 19,00 EUR
économisez 1,14 USD (-5 %)

Achat immédiat

[Ajouter au panier](#)

[Ajouter à votre liste d'Affaires à suivre](#)

Retours sous 60 jours | 5 % de réduction

Livraison : **2,99 USD** (environ 2,83 EUR) Economy Shipping from China/Hong Kong/Taiwan to worldwide | Détails
Cliquez ici pour en savoir plus sur la livraison internationale. ⓘ
Lieu où se trouve l'objet : [guangzhou, guangdong, Chine](#)
Lieu de livraison : [Monde entier](#) | [Afficher les exclusions](#)

Délai de livraison : **Estimé entre le mer. 17 juil. et le mer. 20 août**
Le vendeur envoie l'objet 3 jour après [avoir reçu le paiement](#). ⓘ

Paiements : [PayPal](#) [MasterCard](#) [VISA](#) [Apple Pay](#)

Garantie client eBay

- Service clients par téléphone, chat, e-mail
- Remboursement si vous n'avez pas reçu ce que vous aviez commandé en cas de paiement avec PayPal ou avec une carte bancaire via PayPal.
- Gestion simplifiée des retours.

Consultez les conditions. Vos droits légaux en tant que consommateur ne seront pas affectés.

Vendeur Top Fiabilité
bhy-shop (8547) ⭐

98,9% d'évaluations positives

- Reçoit constamment d'excellentes évaluations de la part des acheteurs
- Envoie les objets rapidement
- Propose en permanence un service de qualité

Enregistrer ce vendeur
[Afficher les autres objets](#)
[Contacter le vendeur](#)
[Visiter la Boutique](#)



-Le sélecteur, plus long (indispensable avec les bottes) provient d'un 600 XT.
Attention, certains modèles ont le même que le DTR...

Le bras de levier accru adoucit en prime nettement la boîte.

Je préfère l'acier aux adaptables alu : ça se tord (et se détord) en cas de rencontre avec un gros rocher. Vécu lors du prêt à un pote...

-La pédale de frein est remontée au maximum contre le carter, protégé par un morceau de caoutchouc de chambre à air.



Pour éviter que des branches ne se coincent entre la pédale et le cadre, celle-ci est attachée avec un câble... quand celui-ci ne s'est pas arraché en faisant son devoir...



-Le sabot moteur alu est un accessoire d'origine Yamaha qui ne court plus les rues...



Les courageux peuvent faire le leur...

<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=21681>

Ou s'inspirer du bidon découpé avec lequel j'ai roulé deux ans sans souci, lol...



-Le fragile guide-chaîne d'origine à été remplacé par un d'YZ 125/250 (ce sont les mêmes depuis des lustres), d'abord sans la cage alu, puis avec celle-ci suite à l'achat d'un patin adaptable au plastique trop mou. L'écartement des fixations est proche, un peu de lime ou de Dremel et ça passe...

<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=21467>



-La butée de béquille a été limée pour une position fermée plus haute – c'est long et chiant, mais ça tape nettement moins partout.



La configuration est beaucoup plus classique, tous les habitués connaissent :

-Le filtre à air est un Twin Air, le manchon a été modifié avec l'insertion d'un tube PVC de 40. La version longue favorise les bas régimes, la courte les hauts régimes, on sent très clairement la différence.





-La carburation est stock, avec simplement un gicleur de ralenti de 35 dans la durite du Powerjet pour réduire son débit.



Mon GP est un 240, mais j'ai aussi roulé en 250 et 260, avec des différences de caractère moteur. Le 260 fait une moto très douce, ronde, pas brutale pour un sou, pas mal dans le gras en hiver, c'était ce que préférait ma copine, peu expérimentée. Mais ça prend pas de tours en haut...

-J'ai viré le YEIS et comblé le trou avec un bouchon plastique de tuyau d'arrosage collé à la pâte à joints.

<http://www.yam2stroke.fr/viewtopic.php?f=26&t=17615&st=0&sk=t&sd=a>



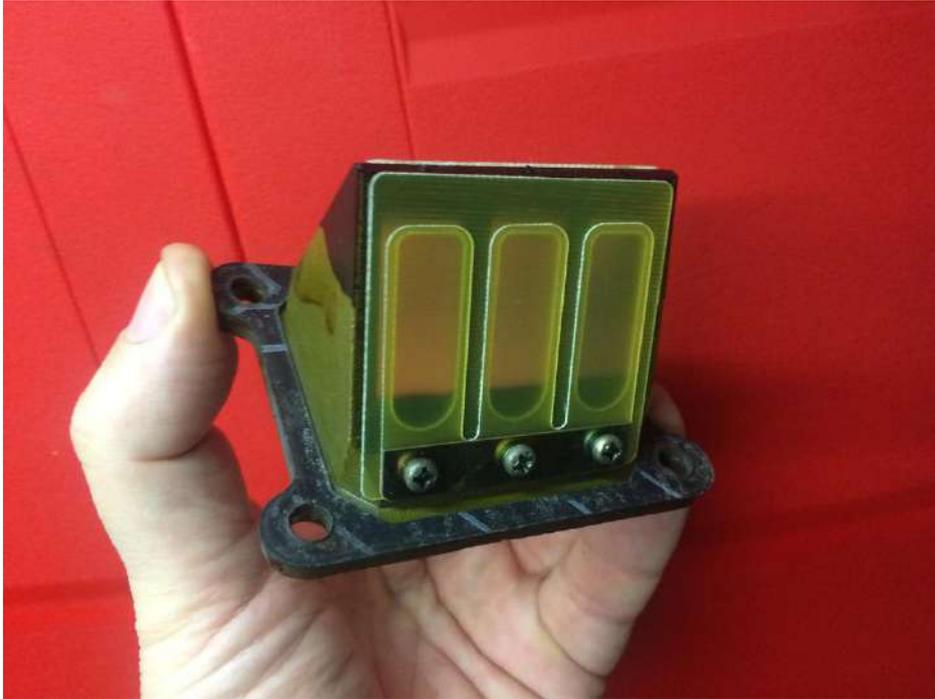
L'orifice intérieur a été bouché à la pâte epoxy.



Suppression également du réchauffage du carbu, avec des vis sur la culasse et en ôtant les inserts sur le carbu, comblés à la pâte à joints.



-Les clapets sont des Boyesen Dual Stage, qui offrent un net coup de boost à mi-régimes.



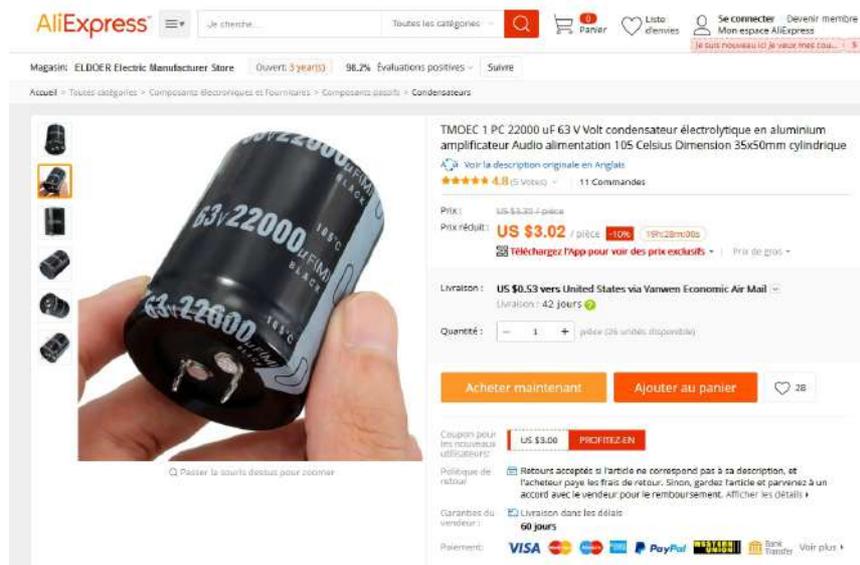
-J'ai monté une culasse type 3MB (peinte en rouge comme les couvercles de valve pour avoir des watts 😊) et un piston Wössner forgé, la valve a été réglée et optimisée par suppression du bossage.

<http://www.yam2stroke.fr/tutos/valve.pdf>



-Puisqu'on parle de la valve, Zeetoon a remplacé sa batterie par un condensateur comme celui-ci :

https://fr.aliexpress.com/item/32986143013.html?spm=a2g0w.search0604.3.1.2edb5aadC7tVq2&transAbTest=ae803_3&ws_ab_test=searchweb0_0%2Csearchweb201602_6_10065_10068_10843_10546_319_10059_10884_10548_317_10887_10696_321_3_22_453_10084_454_10083_10103_10618_10304_10307_10820_537_536%2Csearchweb201603_53%2CpcSwitch_0&algo_pvid=dc53f77e-812b-46a7-a492-63d55e9a6660&algo_expid=dc53f77e-812b-46a7-a492-63d55e9a666



-Le calorstat a disparu pour une circulation plus libre du liquide.

-L'avance à l'allumage a été décalée.

<http://www.yam2stroke.fr/tutos/avance.pdf>



-L'échappement est un Spes (LBC), qui donne de très solides mi-régimes (5000/8500).

J'ai toujours aimé le look des pots « usine » bruts, beaucoup moins de les frotter sans cesse au scotch brite pour chasser la rouille, celui-ci est donc entièrement peint en trompe l'œil avec plusieurs gris HT.



L'avant ayant tendance à prendre des pocs faute de garde au sol, je l'ai équipé, après l'avoir regonflé, d'un protège-pot fibre redécoupé dans les restes de celui d'une 250 KTM.



Le silencieux, malgré un sticker Pro Circuit qui cache une grosse rayure, lol, vient de chez First (LBC).



-La transmission est très raccourcie. Un 14x57 (vs 16x57) est assez polyvalent en TT, je teste actuellement un 13X55 bien nerveux. Tout dépend de votre usage et de vos goûts, Zeetoon a conservé la démultiplication d'origine (chépokomanifié).

-L'arrière du carter d'allumage est découpé et j'ai installé une protection du pignon de sortie de boîte en carbone de KTM qui traînait dans l'atelier... mais l'origine va très bien !



-Enfin, le kick est raccourci pour gagner 12 grammes.



Au final, une petite moto de balade sportive très vive et coupleuse pour un 125, extrêmement sympa, amusante et efficace, qui passe à peu près partout, grimpe bien, le tout pour un budget vraiment réduit. Méconnaissable par rapport à l'origine !
Enjoy !

